Wychodzi dwa razy na tydzień

KORRESPONDENT

przy Gazecie Warszawskiéj.

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY.

DNIA 28 LISTOPADA № 92 ROKU 1846.

O ZAPROWADZENIU ŻEGLUGI PAROWÉJ NA WIŚLE I INNYCH RZEKACH KRÓLESTWA.

O ile inne kraje skorzystały pod każdym względem od czasu upowszechnienia się żeglugi parowéj zbytecznem byłoby zapewne tutaj dowodzić. Dosyć nam będzie wspomnieć że wszystkie prawie ciągle, i coraz z większym zapałem, mimo tak znacznie ułatwionéj już kommunikacji przez koleje żelazne, zajmują się zaprowadzaniem statków parowych, wszędzie gdzie one tylko użytemi być mogą.

Ogromny wpływ na ruch handlowy i podnoszenie się przemysłu, jaki wywarł ten środek kommunikacji, wcześnie oceniony był i u nas, czego dowodem kosztowne usiłowania Rządu i wielu osób prywatnych, przed kilką jeszcze laty robione w celu zaprowadzenia parowéj żeglugi w królestwie.

Niestety wszystkie dotychczasowe próby tego rodzaju, zostawały bezskuteczne i tylko znaczne straty przyniosły prywatnym kapitalistom.

Kapryśna Wisła zdawała się odpychać wszystkie starania około jéj zupełniejszego zużytecznienia, a natura jéj biegu i koryta, zdawała się niemódz pogodzić się z warunkami parowéj żeglugi.

Co więcéj, próby i usiłowania w tym względzie robione i po kilkakrotnie powtarzane, w końcu odstręczyły wytrwalszych i śmielszych a w kraju utwierdziły mniemanie że Wisła żeglugi parowéj mieć nie może, i podobno nigdy przyjąć jéj nie będzie zdolna.

Mniemanie to tak silnie owładnęło umysły, że każde wspomnienie o podobieństwie zaprowadzenia paroływów na naszych rzekach, z najzupełniejszem niedowiarstwem, niekiedy i z szyderstwem bywa słuchane. Tak że często najoczywistsze nawet dowodzenia, prowadzące do najzupełniejszéj pewności, nie są w stanie zachwiać choćby na chwilę fałszywéj raz powziętéj opinji o ważném tém dziele.

Dziś jednak, kiedy już nie teorja, nie zuchwałe pomysły ale najoczywistsze fakta mogą nam posłużyć za dowód, kiedy nie naukowe formuły i wyrachowania, naukowego i rozumowanego tylko zapatrywania się wymagające, ale fakta, mówię, dające się samym zmysłem widzenia sprawdzić—są naszym dowodem; a kiedy mylnie powzięte zdanie, o niepodobieństwie zaprowadzenia żeglugi parowéj na Wiśle, tém bardziéj na innych rzekach naszych, może się stać szkodliwą zawadą w dokonaniu podobnego przedsięwzięcia, paraliżując odwagę kapitalistów którzyby mogli mieć udział a nawet silnie dopomódz do uskutecznienia tak wielkiego dzieła, poczytujemy sobie za obowiązek, odnowić zbyt długo zaniedbaną kwestję żeglugi parowéj w Polsce, usiłować zbić przeciwne zdania, obudzić w współobywatelach naszych świetne nadzieje i starać się pozyskać ich ufność dla nowych usiłowań.

W krajach najbardziéj nawet kwitnących przemysłem, mniéj szczęśliwe rzeki, jakiemi są Loara, Sona, Marna nawet Sekwanna, w wyższéj swojéj części, Mozella, Nekar i wiele innych, mało dotąd użytecznemi były dla handlu i przemysłu, zmuszone obywać się jedynie, zbyt niewygodnymi zwykłéj budowy statkami, tylko za pomocą żagli lub wioseł poruszać się zdolnymi. Dzisiaj i już od lat kilku wszystkie te rzeki, stały się powodem ogromnego ruchu handlowego w swoich okolicach a statki parowe zrobiły je rzekami pierwszego rzędu.

Rzeki te jednak płynąc przez kraje bogate, oddane przemysłowi i handlowi, starające się przeto zapewnić przedewszystkiém dla tegoż handlu i przemysłu najtańszy i najłatwiejszy sposób transportu i kommunikacji wszelkiego rodzaju, same są dowodem swojéj niespławności, kiedy teraz dopiero przyjąć mogły regularną żeglugę parową.

W istocie wszystkie prawie przedstawiają trudności te same co nasza Wisła a niektóre z nich jak Loara naprzykład, są daleko mniéj od niéj spławne. Na Loarze bowiem, w całéj jéj długości żegluga znajduje przeszkody tego samego rodzaju jak te które na Wiśle znajduje tylko między Warszawą a twierdzą Nowogieorgiewską. I to, przeszkody te, to jest progi z piasku na poprzek od brzegu do brzegu się rozciągające, są daleko trudniejsze do przebycia, będąc daleko gęstsze na Loarze niż na Wiśle, i prawie równéj wysokości od brzegu do brzegu; gdy tymczasem między Warszawą a twierdzą Nowogieorgiewską, podobne progi są zawsze w jedném miejscu daleko wklęślejsze z tego powodu zapewne, że daleko grubszy piasek wiślany jest więcéj ruchomy i woda, w tych progach nawet, w jedném lub drugiém miejscu łatwiéj wymieła głębsze koryto. Nekar znowu przedstawia też same prawie, tylko daleko niebezpieczniejszéj natury trudności, albowiem koryto jego skaliste i progi w nim nie są z piasku, ale z twardéj skały.

Rzeki te jednak, jakeśmy to już powiedzieli, dzisiaj mają znaczną liczbę statków parowych, przebiegających je w całéj prawie długości z największą łatwością: i z nieużytecznych prawie jakiemi były dotąd, stały się ważnemi drogami handlowemi.

Tak szczęśliwe i użyteczne rozszerzenie żeglugi parowéj, nastąpiło w skutek budowania paropływów płaskich wynalazku pp. *Guibert* w Nantes, we Francji, którzy tamże posiadali znaczne zakłady budowy statków tego rodzaju.

Do ulepszenia jeszcze większego statków budowanych przez pp. *Guibert*, przyczynił się nadewszystko znakomity francuski mechanik *Gâche*, który do nich zastosował machiny parowe własnego pomysłu, lekkością, siłą, bezpieczeństwem, nadzwyczajną prostotą swoją i oszczędnością opału, przewyższające wszystkie inne machiny tego rodzaju.

Od tego czasu, ze wszystkich zakładów budowy statków parowych Francji, Belgji i Anglji, największą sławę zjednał sobie zakład pp. *Guibert et Gâche* w Nantes w którym budują znaczną liczbę paropływów tak na rzeki jak i do marynarki.

Rząd francuski, wynadgradzając piękne ulepszenia p. *Gâche*, udzielił mu przywiléj wyłącznéj budowy pomienionych maszyn na lat 10; w tym przeciągu czasu, pp. Guibert i Gâche wystawili znaczną liczbę paropływów płaskich, kursujących dziś po rzekach Francji i Niemiec, z największą łatwością, mimo przeszkód wszelkiego rodzaju i małéj głębokości wód. Statki te bowiem, stosownie do ich przeznaczenia na większe lub mniejsze rzeki, z całym swoim ładunkiem, nie zanurzają się w wodę jak cali 20, 18, 16, 14, (*) a niektóre nawet 10;

(*) O rzeczywistości tych wymiarów jako i innych stanowczych zalet pomienionych statków, przekonaliśmy się z urzędowych świadectw, przez ministrów Francji, dyrektora kommunikacji i różne Kompanje żeglugi parowéj pp. Guibert i Gâche wydane. (Red.)

i kilkakrotnie już odbywały próby ze statkami sławnych warsztatów angielskich i belgijskich, zawsze odnosząc nad nimi zwycięztwo w szybkości, lekkości i oszczędności opału.

Pan Gâche, starając się upowszechnić machiny swoje we wszystkich krajach Europy i zaprowadzić żeglugę parową na tych szczególniéj rzekach, które jéj jeszcze nie posiadały, otrzymał już przed kilką laty patent swobody na zaprowadzenie statków swoich w państwie Austrjackiém.

P. Edward Guibert, wspólnik i współpracownik p. Gâche, przybywszy w roku zeszłym do Polski, i przekonawszy się dokładnie, że nawet przy tak niskim stanie wody jaki panował przez cały ciąg lata r. b. i dzisiaj jeszcze panuje, w najmniéj głębokich miejscach Wisła ma jeszcze najmniéj 23 cale głębokości, uznał, że zaprowadzenie paropływów na téj rzece nietylko nie jest niepodobném, ale przedstawia mniéj nierównie trudności, niż rzeki Francji i Niemiec, na których jednak statki tego rodzaju od kilku lat już zaprowadzone zostały.

W skutek tego przekonania, p. Edward Guibert zaczął się starać o przywiléj na zaprowadzenie żeglugi parowéj na rzekach królestwa polskiego.

Rząd troskliwie zajmujący się ulepszeniem spławów w naszym kraju, przekonawszy się z urzędowych świadectw i informacji o p. Guibert, że statki przez niego lub jego wspólników budowane, rzeczywiście posiadają wszystkie przymioty przez p. Guibert zapowiedziane: i potrzebują w istocie tylko tak małéj głębokości wody, że na mniéj nawet spławnych rzekach niż Wisła, z łatwością żeglują; upatrując w tém największe korzyści dla kraju, udzielić raczył p. Edwardowi Guibert żądany przez niego 10-letni przywiléj na zaprowadzenie żeglugi parowéj na Wiśle i rzekach do niéj wpadających; któren to przywiléj już w pismach publicznych był ogłoszony.

Nie myślimy tu rozszerzać się nad skutkami zaprowadzenia żeglugi parowéj na Wiśle i rzekach do niéj wpadających, bo przedmiot ten zbyt ważny, wymagałby sam nierównie obszerniejszéj i wyłącznéj pracy; jednak nie możemy nie dotknąć choć najbliższych korzyści jakie nam zapowiada ten niezrównany w skutkach swych środek kommunikacji.

Znane są powszechnie trudności transportów lądowych, oraz straty na jakie z ich powodu częstokroć narażonym bywa nasz handel wewnętrzny. Jedna więc tylko żegluga może złemu zaradzić.

Podług wykazów statystycznych, handel wywozowy Wisłą, mimo największéj niedogodności, i długiego czasu jakiego teraźniejsza żegluga potrzebuje, nie wynosił przecież nigdy mniéj jak 4,000,000 cetnarów rocznie. O ile on by się mógł powiększyć przy szybszym, a przezto regularniejszym i nieznającym przerwy spławie, zwłaszcza kiedy porty angielskie zostały nareszcie otwarte dla produktów naszego rolnictwa: trudnoby dość wysoko oznaczyć, pomnąc jaką wyższość miećbyśmy mogli nad innymi Anglją zasilającymi krajami, nierównie daléj od niéj położonymi, gdyby kilku tygodniowy jak dotąd spław Wisłą, nie równoważył téj naszéj wyższości.

Albowiem tylko długości czasu jakiego wymagają wodne transporta i ich nieregularności, przypisać należy niepokup na zboże nasze w Gdańsku. Gdyż jedynie dla niemożności ciągłego, umiarkowanego i regularnego spławienia zboża, dzieje się to: że korzystając na wyścigi prawie ze sprzyjającéj pory i wysokości wody na rzekach, statki przewozowe ruszają ze wszystkich punktów kraju prawie jednocześnie, długo płyną, czasem nawet nieprzewidzianie długo, i niewcześnie przepełniają magazyny Gdańska, kiedy tamtejsi kupcy, stosownie do wiadomości z za morza, albo jeszcze niepotrzebują zboża, albo już na niego odbytu nieprzewidują, gdy Anglja zkądinnąd zaopatrzoną została. Prócz tego, przypomnieć należy i to, że zboże nasze przez tak długą podróż traci dużo swojéj wartości przez jego uszkodzenie i wymaga wiele pracy i kosztów do t. k. zwanéj przeróbki, czyli sztucznego przesuszania.

Statki zaś pp. Guibert i Gâche, ciągnąc za sobą po kilka ładownych tak zwanych gabar czyli płaskich zupełnie statków żelaznych, nie przepuszczających wilgoci, odbywające z ładunkiem 8000 centnarów w parę dni przy najniższym stanie wody tę samą podróż co zwykle nasze statki wywozowe w kilka tygodni ledwo odbywają, zapobiegną bezwątpienia wszystkim tym niedogodnościom, dostawiając zboże zdrowe i suche i dostawę tę miarkując tak, że nigdy na kupcach zbywać nie będzie. Więcéj jeszcze: po zaprowadzeniu tych nieocenionych statków, spekulanci gdańscy będą mogli w przeciągu 4 dni zażądać dostawy, i dostawę tę na oznaczoną godzinę nieledwie odebrać.

Jakie ztąd wynikną korzyści, w miejsce najczęściéj doznawanych na transportach do Gdańska strat: jaka śmiałość i pewność, w miejsce trwożliwéj niepewności i spuszczania się prawie na los, łatwo każden pojąć zdoła.

Że korzyści tego rodzaju zdolne są podnieść rolnictwo do najwyższego stopnia doskonałości, zbytecznèm będzie zapewne tego dowodzić. Ponieważ zaś w naszym kraju, szczególniéj rolnictwo jest najsilniejszą podstawą dobrego bytu, prędko więc środki ulepszające go, wywrą tém samém nieoceniony wpływ na handel i przemysł, kraj wzbogacą magicznym prawie sposobem.

Handel przywozowy, z ułatwieniem transportów i zniżeniem cen w skutek łatwiejszéj konkurencji, także bezwątpienia się podniesie, i niedługo sklepy towarów zagranicznych będą się odznaczać doborem gatunków i świeżością towarów, zwłaszcza kiedy obok taniości przewozu, sprowadzone produkta i wyroby z zagranicy, nie będą jak dotąd wystawione na uszkodzenie lub zupełne nawet zepsucie w niedogodnych statkach podczas zbyt długiéj podróży.

Jednèm słowem, według przekonania naszego, i jakeśmy to już raz powiedzieli, nie możemy nigdy za wysoko cenić ważności wpływu żeglugi parowéj na naszych rzekach, na handel, przemysł, rolnictwo, ogólny byt i bogactwo kraju: najbujniejsze nawet nadzieje jeszcze nie będą illuzjami. Bo w istocie, jeżeli zechcemy tylko rzucić okiem na cudowny wzrost niektórych krajów, a mianowicie na prowincję Nowego-Yorku w Stanach Zjednoczonych Ameryki, przekonamy się że tam wpływ żeglugi przechodzi wszelkie urojenia najbujniejszéj imaginacji.

Prowincja Nowego-Yorku, z rolnictwa i pierwotnych produkcji tak jak i z rozległości swojéj zupełnie podobna do Polski, w r. 1810 liczyła około miljona ludności; w tymże samym roku postanowiono połączyć kanałem jezioro Erie z rzeką Hudson. Kanał ten ukończonym został dopiero 1825 r. Od téj epoki do r. 1836, według statystycznego opisu p. Michała Chevalier, wartość posiadłości rządowych z 4,500,000 podniosła się do 35,000,000. Dochody skarbowe z 4,000,000 do 14,000,000 a ludność się potroiła. W samém mieście Nowy-York, wartość majątków prywatnych z 15,000,000 wzrosła do 1500 miljonów. Dzika zaś i pusta przedtém okolica jeziora Erie, dzisiaj liczy kilkanaście miast, po 10, 15 i 20 tysięcy ludności, i mnóstwo pięknych i bogatych włości.

Gdybyśmy chcieli przytaczać więcéj przykładów tak nadzwyczajnego wzrostu krajów przez samo tylko ułatwienie kommunikacji, a szczególniéj przez zaprowadzenie żeglugi parowéj, moglibyśmy przepisać tu całe dzieło p. Michała Chevalier.

P. Edward Guibert, dla którego, na samą myśl zbawiennéj pomyślności jaką sprowadzić może na nasz kraj jego przedsiębierstwo, pełni jesteśmy wdzięczności i najsilniejszego współczucia, kształcił się w zawodzie inżyniera-mechanika, przy ojcu swoim, inżynierze marynarki, słynnym od dawnego czasu z prywatnych jego zakładów, budowy statków parowych płaskich.

P. Edward Guibert od r. 1830, jako dyrektor warsztatu budowy statków parowych płaskich, w Paryżu, wybudował między innymi statki: *Le Duc de Nemours*, *le Concurrent*, *l'Abeille*, na rzekę Saonę; oraz 2 inne statki *Aigles* zwane, które rząd zakupił dla zaprowadzenia tam ruchomych na rzece Yonne. Daléj, bracia Guibert wspólnie wystawili mnóstwo statków parowych płaskich, rozmaitych wymiarów, między którymi wymienić musimy sławne *Hirondelles* na *Saonę* i *Rodan*.

Machiny do tych wszystkich statków sprowadzane były zawsze z najcelniejszych fabryk Anglji: lecz wywóz ich ztamtąd połączony był z tak wielkiemi trudnościami, że te znudziły nareszcie pp. Guibert i zmusiły ich sprobować robić u siebie machiny, pomysłu ich własnego mechanika p. Gâche, który kształcił się był razem z nimi przy p. Guibert ojcu, i ciągle w ich warsztatach, w obowiązku mechanika zostawał.

Pierwsze zaraz machiny budowy p. Gâche pokazały się tak doskonałemi że pp. Guibert zaniechali zupełnie sprowadzania machin obcych: i uznając w p. Gâche ze wszech miar godnego wspólnika, wystawili przy jego pomocy, tę ogromną ilość sławnych statków, których nazwiska są:

W Paryżu. Le Colibri—l'Intrepide—le Telegraphe—l'Estafette le Mercure—le Cygne—i kilka innych.

W Chalons na Saonę. Le Luxor—l'Ibrahim—la Lyonaise, la Chalonaise.

W Nantes: L'Hirondelle—la Renommée—la Sylfide—la Ville de Rouen—la Duchesse d'Orleans—le Prince de Joinville—la Marne—la Champagne.

Lecz gdy każden nowy statek odznaczał się coraz większą doskonałością, wkrótce pp. Guibert et Gâche nie mogąc nadążyć obstalunkom, postanowili rozdzielić się na 2 warsztaty, jeden li tylko dla marynarki, p. Guibert; drugi p. Gâche, do budowy statków rzecznych.

P. Gâche oddany budowie tego rodzaju statków wyłącznie, pokonał jedne po drugich wszystkie trudności żeglugi rzecznéj i doszedł do takiéj doskonałości, że statki jego stając się coraz lżejsze i obchodząc się coraz mniejszą głębokością wody, wkrótce zjednały sobie sławę nietylko we Francji, ale i w sąsiednich krajach.

Niedługo więc kompanje żeglugi parowéj *Mozelli*, *Nekary*, *wyższéj i niższej Loary*, *Alliery*, *Wezery*, *wyższego Renu* i inne, powierzyły mu obstalunki, które zawsze usprawiedliwiały zaufanie, i przechodziły wszelkie nadzieje. Tak że niektóre z tych kompanji uniesione wdzięcznością, składały p. Gâche urzędowe i publiczne podziękowania, dając tym sposobem świadectwo o wysokiéj doskonałości jego statków.

Mnóstwo świadectw tego rodzaju, któreśmy sami mieli przed oczami, zawierając wymiary zanurzania się statków w wodzie, są dla nas najmocniejszym dowodem, że statki te z łatwością i po naszych rzekach żeglować mogą.

Między innemi, przytoczemy tu świadectwo towarzystwa żeglugi parowéj na Nekarze.

„Heilbronn 9 listopada 1842 roku."

„P. Gâche starszy z Nantes, wystawił dla towarzystwa żeglugi parowéj Nekary 2 statki parowe, oznaczone Nr. 23 i 24, które mimo niesłychanie nizkiego stanu wody przeszłego lata, prawie bez przerwy odbywały podróże między Heilbronn i Heidelbergiem."

„Statki te odznaczają się nadewszystko małém zagłębianiem się w wodzie i łatwością obrotów; przez co w tenczas nawet kiedy rzeka zdaje się zupełnie wysychać, one jednak łatwo sobie wynajdują przejście, nieprzerywając nigdy najregularniejszéj żeglugi, choć inne statki na daleko głębszych rzekach, jakiemi są *Men*, *Elba*, *Dunaj wyższy*, częstokroć stać musiały.

„Co do mocy budowy tych statków, lato zeszłe było również decydującą próbą: albowiem mimo tak utrudnionéj żeglugi w czasie któréj dużo ucierpieć były powinny (*) po najskrupulatniejszém ich zrewidowaniu nie znaleziono wszakże żadnego uszkodzenia."

Kompanja Mozelli obdarzyła p. Gâche następującém świadectwem.

„Statek parowy l'Inexplosible, Nr. 25, wystawiony przez p. Gâche z Nantes, obecnie będący własnością kompanji żeglugi parowéj na Mozelli, przed użyciem go na téj rzece, został wypróbowany pod Coblenz, i przekonano się że próżny zagłębiał się tylko na cali 12, po napełnieniu zaś kotła, z ładunkiem 30 cet. i ludźmi zagłębił się około cali 14.

„Statek ten jest w ruchu od 3 miesięcy; działanie jego machiny najregularniejsze, i przez ten czas przekonaliśmy się iż zagłębienie jego jest mniejsze nawet niż się przy pierwszych próbach okazało.

„Treves dnia 27 października 1842 roku."

P. Gâche otrzymał jeszcze świadectwo byłego naczelnego Inżyniera dróg i mostów Francji, które świadczy że wytykanie nurtu rzeki w czasie niskich bardzo wód na Loarze, było niepodobném przed zaprowadzeniem statków p. Gâche; że zaś teraz po ich zaprowadzeniu i tylko za ich pomocą, ważna ta operacja na Loarze, która nurt swój co chwila zmienia, regularnie 2 razy dniem wykonywaną bywa.

Te ostatnie świadectwo przekonywa nie można lepiéj, jak mało wody potrzebować muszą statki p. Gâche, kiedy za pomocą nich dopiero, zdołano zaprowadzić regularną służbę wytykania nurtu na rzece, na któréj mimo wszelkich usiłowań, za pomocą zwykłych łodzi przedtém dokazać tego nie było można.

P. Edward Guibert posiada jeszcze mnóstwo innych równie pochlebnych dla statków p. Gâche świadectw, których dla ich znacznéj liczby właśnie, wszystkich tu przytoczyć niepodobna, które zresztą swoją jednostajnością w pochwałach znudziłyby nawet czytelnika.

Żeby jednak dać zupełniejsze wyobrażenie wartości istotnéj, tyle razy wspomnianych statków, przytoczemy tu jeszcze wyjątek z francuzkiego dziennika *L'Ouest*, z dnia 17 czerwca 1846 r.

„Wspomnieliśmy, mówi ten dziennik, w tych dniach, o świetnych próbach Dragona statku parowego wystawionego przez p. Gâche, dla kompanji, spławu Loary. Dziś możemy już dać szczegółowe wiadomości o wypadku tych prób i budowie samego paropływu. Dragon ma 42 metry dług. (73 łokci) i 3,44 metrów (6 łokci) szerokości, zagłębia się w wodzie na 0,34 centim. (14 cali pol.). Struktura jego mimo krępujących warunków szybkości jest przecież nader gustowna; wewnętrzne urządzenie jest obszerne i wygodne; pokoje tylnéj części i sala od przodu, są wysokie, powietrze w nich z łatwością się odświeża, i umeblowanie ich aż do zbytku piękne. Wierzchni pokład w całéj swojéj rozciągłości jest zupełnie niezaprzątnięty i zostawiony wolnemu ruchowi podróżujących.

Obydwie machiny Dragona, stanowiące razem siłę koni 50, o cylindrach wierzchołkowych stałych, bezpośrednio wzajemnie zależnych, są z sobą tak pokombinowane żeby jedna drugiéj dopomagała, i obydwie razem poruszają jedną i tęż samą pompę powietrzną, połączoną ze wspólnym ich kondensatorem. Machiny te nie mają osobnéj osady ale umocowane są w bokach statku; zręczny ten układ daje machinom, wielką prostotę. Para działa rozprężliwością sobie właściwą w $1/3$ biegu tłoków, których ruch pewny i jednostajny, niedaje się czuć na statku najmniejszém wstrząśnieniem.

Kocioł jest kanałowy, o płomieniu powrotowym, siła pary nie przechodzi $1/3$ ciśnienia atmosfery. Obok trwałości, kocioł ten jest przecież nadzwyczajnéj lekkości i potrzebuje tylko 4 kilo. paliwa (10 fun.) na godzinę i siłę jednego konia.

Cała maszynerja, cudem samemu p. Gâche tylko wiadomym, nie waży więcéj jak 17,500 kilo. (433 $1/2$ cen.) to jest 350 kil. (867 fun.) na siłę jednego konia.

Byłyby to zapewne jeszcze mało znaczące tylko zalety, gdyby Dragon miał zwyczajną szybkość biegu, ale gdy dodamy do tego, że przy 34 centim. ledwo zagłębiania się z powodu nadzwyczajnéj lekkości maszynerji i zewnętrznéj formy korpusu, statek ten zdołał ujść w stojącéj wodzie 19,400 metrów na godzinę (33671 łokci), będzie to dostateczném zapewnie żeby dać zrozumieć publiczności jak wiele trudnych zadań musiał p. Gâche, rozwiązać nim przyszedł do takiéj doskonałości w budowaniu swoich statków."

Gdy więc oznajmiemy jeszcze publiczności naszéj, że pierwszy statek jaki się pokaże u nas na Wiśle a który ma być już na dokończeniu, jest zupełnie podobny do dopiero co opisanego Dragona, sądzimy, że tém samém dowiedliśmy ostatecznie możności zaprowadzenia żeglugi parowéj u nas, potrafiliśmy obudzić szczere i tak potrzebne współczucie dla usiłowań p. Edwarda Guibert.

Co do samej exploatacji żeglugi parowéj, uważanéj jako operacji przemysłowéj pod względem spekulacyjnym, takich krajowcom naszym udzielić możemy objaśnień.

Wspomnieliśmy już że wywóz Wisłą wynosi najmniéj 4 miljony cent. rocznie. Biorąc na początek tylko $1/4$ téj liczby na transport statkami parowymi a zostawując resztę potrzebującym utrzymania się berlinkom; potrzebaby na wywiezienie tego miljona cent., 6 statków parowych o sile 50 koni z właściwemi gabarami, odbywających ciągle przez 7 miesięcy do roku, co 10 dni jednę podróż do Gdańska, tam i napowrót, i biorących za każdą razą ładunek 8000 cetnarów.

(*) Pamiętać bowiem trzeba że łożysko Nekary jest kamienne, najeżone mnóstwem skał sterczących.

NA TO POTRZEBA KAPITAŁU NAKŁADOWEGO:

6. Statków parowych o sile 50 koni każden, z kosztem przyprowadzenia ich aż na Wisłę po zł. 200,000. . . . 1,200,000

Do każdego statku 5 gabar żelaznych, z których 4 czynne a jedna zapasowa, czyli razem 30 gabar żelaznych po złp. 33,333 gr. 10. 1,000,000

Rozmaite koszta urządzenia ruchu, przystanie, magazyny zaprowadzenie służby. 300,000

Razem złp. 2,500,000

czyli rub. sr. 375,000

KAPITAŁ OBROTOWY

Procent od kapitału nakładowego, jako procent przemysłowy obliczony na 6% . . . . . złp. 150,000

Zużycie statków, licząc 10% na odnowienie, naprawy lub zmiany w budowie. . . . . złp. 250,000

SŁUŻBA TECHNICZNA STAŁA.

Główne zarządzający exploatacją. . złp. 25,000

Mechanik Naczelny. . . złp. 8,000

Sześciu mechaników niższych, po jednym na każdym statku po złp. 4,000 każden. . złp. 24,000

Magazynier. . . złp. 3,000

SŁUŻBA NIESTAŁA

Po sześciu ludzi na każdym statku pełniących całą służbę żeglugi parowéj po złp. 120 na miesiąc, razem 36 ludzi przez 7 miesięcy żeglugi. . złp. 30,240

Po dwóch ludzi na każdéj gabarze czyli razem 48 ludzi na 24 gabarach czynnych przez 7 miesięcy żeglugi, każden po złp. 90 na miesiąc. . złp. 30,240

Po dwóch ludzi na każdym statku parowym przez pięć miesięcy zimowych, dla utrzymywania porządku i dla pilnowania statków po złp. 120 na miesiąc, razem 12 ludzi. 7,200

Dwunastu ludzi do pilnowania przez 5 miesięcy zimowych wszystkich gabar po złp. 90. . złp. 5,400

MATERJAŁY.

Opał licząc 4 kilo. (10 f.) na godzinę, na siłę konia, więc do każdego statku wychodzić będzie na godzinę 5 centnarów opału, a że na podróż do Gdańska i nazad, trzeba będzie w najgorszym razie i przy nieprzewidzianych przeszkodach 120 godzin, każda więc podróż potrzebować będzie 600 centnarów, czyli przypuszczając że korzec węgla waży 2 cetnary, 300 korcy węgla; więc na 126 podróży które w ciągu lata wszystkie statki razem odbyć mają wyjdzie 37,800 korcy węgla; licząc węgiel po złp. 5 korzec (cena ogromna) . . złp. 189,000

Smarowidła po 2,000 złp. na statek. . złp. 12,000

SŁUŻBA ADMINISTRACYJNA

W stostunku 15% powyższych wydatków. 110,112

Razem złp. 844,192

Czyli dla zaokrąglenia. . złp. 850,000

to jest rub. sr. 127,500.

SPODZIEWANY DOCHÓD

Za przewiezienie 1,000,000 centnarów, bez względu na rodzaj towarów, z których jeden drożéj drugi taniéj się opłaca, bez względu na odległość, w przecięciu po złp. 1 gr. 15 od centnara. . . . złp. 1,500,000

Transport przywozowy, gdyby rachować tylko ⅓ wywozowego, chociaż sam węgiel więcéj uczynić może. 500,000

Razem złp 2,000,000

Potrącając wydatek. . . . złp. 850,000

Czysty zysk wynosi. . . . złp. 1,150,000

czyli rub. sr. 172,000, to jest 46% od kapitału nakładowego, a dodając w wydatkach policzone 6%, będzie zysk prawdziwy dla kapitalistów mających udział w exploatacji 52%.

Rachunek ten bynajmniéj nie przesadzony, owszem zbyt niekorzystnie dla exploatacji zrobiony, gdyż w wydatkach zawsze większe brano cyfry, a przy niskich nader cenach w przychodach, pominięto jeszcze mniejsze dochody, z podróżnych i transportów dotąd u nas nie znanych, a jakiemi będą ryby i wszystkie morskie produkta.

Mimo to widzimy iż procent jest tak znaczny, że kapitał nakładowy we dwa lata mógłby być zwróconym; a jednak gdyby zwrotu tego nie można się spodziewać jak w lat 5 lub 6, zawsze korzyści byłyby nader wysokie i exploatacja żeglugi parowéj u nas w istocie najświetniejszą i najzyskowniejszą spekulacją.

Żeby przecież tak wielkie korzyści nie zdawały się niepodobnemi, przytoczemy tu wzrost nagły majątku samego p. Gâche, który z prostego mechanika w obowiązkach pp. Guibert zostającego, bez grosza prawie mienia, przyszedł w kilku lat do własnego zakładu budowy statków, w którym zatrudnia teraz 2,000 robotnika. A to wszystko tylko z udziału jaki sobie zastrzegł w przychodach kilku pierwszych przez niego zbudowanych statków, z których jeden na rzece Loarze, zarobił w sześć miesięcy cały kapitał na jego zakupienie wyłożony.

Takiego to rodzaju widoki a nawet bardziéj jeszcze zadziwiające, według naszego przekonania, przedstawia zaprowadzenie żeglugi parowéj w naszym kraju.

Oparci na tak jasnych, tak oczywistych, tak materjalnych, że tak powiem dowodach, mamy nadzieję żeśmy założonego sobie celu dopięli i publiczność naszą aż nadto przekonali, że ta *żegluga parowa na naszyh rzekach*, tyle razy za prostą chimerę poczytywana, przestaje nosić już to piętno niepodobieństwa, po wydoskonaleniu tak świetném paropływów p. Gâche, którymi wspólnik jego p. Edward Guibert przychodzi wzbogacić nasz handel, rolnictwo, i w ogóle kraj cały.

Młociny dnia 24 listopada 1846 roku.

S. M.

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

SREDNIA CENA ŻYWNOŚCI

Na ostatnich targach warszawskich i pragskich płacono: za korzec 4-ćwierciowy żyta rs. 4 kop. 20½ pszenicy rs. 4 kop. 99— grochu polnego rs. 4 kop. 37 — cukrowego rs. 5 kop. 10 — fasoli rs. 6 kop. 90 — gryki rs. 3 kop 75 — jęczmienia rs. 3 kop. 92— owsa rs. 2 kop. 22½; mąki pszennéj przedniéj korzec 6cio-ćwierciowy rs. 6 kop. 82½ ordynarnéj rs. 7 kop. 20 —, żytniéj pytlowéj rs. 5 kop. 96½, gryczanéj korzec 4ro-ćwierciowy rs. 4 k. 80— kaszy jaglanéj rs. 7 kop. 67— gryczanéj zwyczajnéj rs. 6 kop. 55 —, drobnéj rs. 12 kop. 55 —, jęczmiennéj perłowéj rs. 12 kop. 70 — ordynarnéj rs. 5 kop. 13 — centnar sto-funtowy słomy kop. 23 ½, siana kop. 60 —, siana fura jednokonna od rs. 2 kop. 40 do rs. 3 kop. 90 — siana fura parokonna od rs. 4 kop. 20 — do rs. 5 kop. 40, — słomy fura zwyczajna od rs. 1 kop. 20 do 1 kop. 80 — sążeń drzewa sosnowego rs. 7 kop. 44, wół dobry od rs. 37 do rs. 46 kop. — — średni od rs. 28 do rs. 36 kop. — lichy od rs. 24 kop. 30 do rs. 27 cielę od rs. 2 kop. 40 do rs. 4 kop 5 — wieprz dobry od rs. 13 do 17, kop. — średni od rs. 10 do 12 kop. — lichy od rs. 5 kop. — do 9 masła funt kop. 16 ½ słoniny funt kop. 11 kartofli korzec rs. 1 kop. 50 — okowity garniec rs. 1 kop. 35 — szumówki kop. 80 — W dniu 27 t. m. przypędzono na targ Pragski z cesarstwa Rosyjskiego wołów sztuk 380, z różnych miejsc królestwa sztuk 132 ogółem wołów sztuk 512, wieprzy 548, cieląt 428; z tych zakupili rzeźnicy tutejsi na konsumcję miasta wołów sztuk 405, wieprzy 315, cielęta wszystkie.